



Jani Anttila

Yksityisteiden kunnossapidon avustaminen

Yksityisteiden kunnossapidon avustaminen

Jani Anttila
Yksityisteiden kunnossapidon avustaminen
Kevät/2018
Rakennustekniikan tutkinto-ohjelma
Oulun ammattikorkeakoulu

TIIVISTELMÄ

Oulun ammattikorkeakoulu

Rakennustekniikan tutkinto-ohjelma, yhdyskuntatekniikan suuntautumisvaihtoehto

Tekijä: Jani Anttila

Opinnäytetyön nimi: Yksityisteiden kunnossapidon avustaminen

Työn ohjaaja(t): Hilikka Piippo Plaana Oy, Terttu Sipilä Oulun ammattikorkeakoulu

Työn valmistumislukukausi ja -vuosi: Kevät 2018

Sivumäärä: 39 + 1 liite

Yksityisteiden kunnossapidon rahoittavat pääasiassa yksityistien varrella asuvat asukkaat. Kunnat voivat halutessaan avustaa yksityistien tiekuntaa rahallisesti tai tarjoamalla yksityistielle kunnossapitoapua. Lisäksi tiekunta voi hakea valtiolta apua yksityistien parantamishankkeeseen.

Opinnäytetyön tarkoituksena oli tutkia, millä tavoin kunnat ja valtio tukevat yksityisteiden kunnossapitoa. Tarkastelun kohteena olivat kunnossapidon toimenpiteet, tuen tarve ja tuen määräytymisen perusteet. Lisäksi työssä perehdyttiin valmisteilla olevan yksityistielain uudistuksen taustoihin ja keskeisimpiin muutoksiin. Työssä käytiin lyhyesti läpi myös tienpidon osittelun tekemistä ja perusteita käytännön esimerkin kautta.

Tutkittaessa valtion avustuskohteita ja niiden jakautumista havaittiin eriarvoistumista yksityisteiden välillä. Vaikka tien kunnostukseen voi hakea valtionapua tiettyillä ehdoilla, avustukset suuntautuvat vain tärkeimpiin ja liikenteellisesti merkittävimpiin kohteisiin, jolloin suurin osa valtionapukelpoisista yksityisteistä jää ilman avustusta. Valtion vuosittaisessa budjetissa osoitettu määräraha ei riitä kattamaan yksityistiestöllä olevaa korjausvelkaa.

Kuntien yksityistietukea tutkittaessa kävi ilmi, että kuntakohtaiset tukimäärät vaihtelevat suuresti. Kunnat avustavat yksityisteitä pääasiassa rahallisesti, mutta kunnittain esiintyi suuria eroja avustusten suuruudessa. Lisäksi osa kunnista, kuten Liminka, on tehnyt kunnossapitosopimuksia tiekuntien kanssa. Limingassa kunta on hoitanut kokonaan osan yksityisteistä, mikä paitsi rasittaa kunnan taloutta on myös epätasa-arvoista kuntalaisten kannalta.

Opinnäytetyön tarkoituksena on toimia oppaana yksityisteiden kunnossapidon avustusjärjestelmistä ja antaa ohjeita yksityistien tienpidon osittelun tekemiseen.

Asiasanat: yksityistie, kunnossapito, avustus

ABSTRACT

Oulu University of Applied Sciences
Civil Engineering, Municipal Engineering

Author: Jani Anttila
Title of thesis: Assistance of Private Road Maintenance
Supervisor(s): Hilikka Piippo Plaana LLC, Terttu Sipilä OUAS
Term and year when the thesis was submitted: Spring 2018
Pages: 39 + 1 appendice

This thesis was commissioned by Plaana LLC. The objective of this thesis was to research in what kind of ways municipalities and the Republic of Finland supports private road maintenance. Thesis also includes changes that accompany the new private road law.

As researching state support to private roads it appeared that there are a lot of private roads which basically stays out of the support system. These roads do not fill the requirements to get private road support. Over the years the debt of private roads has accumulated and Finland's annual budget cannot cover the debt.

Municipalities do not have similar support system than the Republic of Finland. Municipalities can decide whether they want to support private roads financially or by offering maintenance assistance like ploughing. Liminka municipality has offered maintenance aid to private roads but it infects negatively to municipal economy and it also creates inequality between residents.

The purpose of this thesis is to give guidance how the assistance of private roads maintenance system works and it also includes guidelines on how to divide the road maintenance responsibilities.

Keywords: private road, maintenance, assistance

SISÄLLYS

TIIVISTELMÄ	3
ABSTRACT	4
SANASTO	6
1 JOHDANTO	9
2 TIEKUNNAT	10
2.1 Tiekunnan muodostaminen ja hallinto	10
2.2 Tiekunnan kokous	14
3 YKSITYISTEIDEN VALTIONAVUSTUKSET	16
3.1 Avustuskelpoisuus	16
3.2 Avustuksen hakeminen	16
3.3 Määrärahat ja avustuksen suuruus	18
3.4 Avustusten kohdentaminen	19
4 KUNTIEN YKSITYISTIETUKI ERÄISSÄ ESIMERKKIKUNNISSA	22
4.1 Yleistä kuntien yksityistieavustuksista	22
4.2 Yksityisteiden avustaminen Oulussa	22
4.3 Yksityisteiden avustaminen Limingassa	23
4.4 Yksityisteiden avustaminen muutamissa muissa kunnissa	23
5 YKSITYISTEIDEN TIENPIDON OSITTELU – LIMINKA	26
5.1 Osittelun tekeminen	26
5.2 Tiekuntien aktivointi	29
6 YKSITYISTIELAKIUUDISTUS	30
6.1 Uudistuksen lähtökohdat	30
6.2 Nykyinen yksityistielaki	30
6.3 Lakiuudistuksen tavoitteet	31
6.4 Uuden yksityistielain keskeiset periaatteet ja ehdotukset	32
6.5 Lakiuudistuksen taloudelliset vaikutukset	34
7 POHDINTA	35
LÄHTEET	38
Liite 1. Kokouskutsu	40

SANASTO

Hoitokunta	Tiekunnan valitsema kolmijäseninen toimielin, joka huolehtii tiekunnan juoksevista asioista (hoitokunnan sijasta tiekunnalla voi olla toimitsijamies)
Järjestäytymätön tiekunta	Jos tieosakkaita on vain muutama, ei ole tarpeellista perustaa tiekuntaa, jolloin puhutaan järjestäytymättömästä tiekunnasta
MeL	Metsälohkon koko liikenne, jota käytetään silloin, kun sisäisen ja ulkoisen metsäliikenteen käyttämä matka on sama
Ortokuva	Ilmakuva, joka vastaa geometrialtaan karttaa
SLMe	Sisäinen metsäliikenne, esim. metsätöistä aiheutuva sisäinen liikenne
SLV	Viljelmän sisäinen liikenne, tarkoittaa kiinteistön talouskeskuksen ja sen peltolohkojen välistä liikennettä
Tiekunta	Tietoimituksessa perustettu toimielin, johon kuuluvat tieosakkaat ja joka vastaa yksityistien tienpidosta
Tielautakunta	Kunnan yksityistieasioista vastaava toimielin, jonka tehtävät voidaan myös alistaa toiselle lautakunnalle kunnan sisällä
Tiemaksu	Tieyksiköiden perusteella määräytyvä maksu
Tienpito	Tien rakentaminen ja kunnossapito

Tieoikeus	Kiinteistölle myönnetty pysyvä oikeus käyttää toisen kiinteistön aluetta kulkuyhteytenä
Tieosakas	Henkilö, jonka omistamalla kiinteistöllä on tieoikeus yksityistiehen, tai elinkeinon harjoittaja, jolla on tienkäyttöoikeus
Tietoimitus	Toimitusinsinöörin ja kahden toimitusmiehen pitämä kokous, jossa päätetään esimerkiksi tieoikeuden myöntämisestä kiinteistölle
Tonnikilometri	Tien yksiköinnissä käytettävä yksikkö, joka kuvaa vuotuisen liikenteen kokonaispainonpainon ja käytetyn matkan tuloa
ULA	Asuinkiinteistön ulkoinen liikenne, jolla tarkoitetaan yksityistien vaikutuspiiriin kuuluvan asuinkiinteistön asumisesta johtuvaa liikennettä (mm. asiointimatkat, jätekuljetukset jne.)
ULL	Lomakiinteistön ulkoinen liikenne tarkoittaa matkoja, jotka koostuvat mm. siirtymis-, vierailu- ja asiointimatkoista
ULM	Maatilan asumisesta johtuva liikenne on talouskeskukseen suuntautuvaa ulkoista liikennettä
ULMe	Ulkoinen metsäliikenne, esim. puutavaran ym. kuljettamisesta aiheutuva ulkoinen liikenne
ULV	Viljelmän ulkoinen liikenne, tarkoittaa kiinteistön talouskeskuksen ja sen ulkopuolisten kohteiden välistä liikennettä

Yksityistie

Tie, jonka ylläpidosta vastaavat tietä tarvitsevien kiinteistöjen omistajat

Yksityistien yksiköinti

Tien rakentamis- ja kunnossapitokustannusten jakaminen tieosakkaiden kesken

1 JOHDANTO

Suomen tieverkko jaetaan maanteihin, kunnallisiin katuihin ja yksityisteihin. Yksityisteitä on Liikenneviraston mukaan Suomessa noin 360 000 kilometriä, mikä vastaa noin 80 %:a Suomen tieverkosta. Yksityistiet ovat Suomessa yksityisten kiinteistönomistajien ja muiden tieosakkaisen ylläpitämiä teitä. Tämä tarkoittaa, että tieosakkaat ovat vastuussa tien rakentamisesta, kunnossapidosta ja hoidosta.

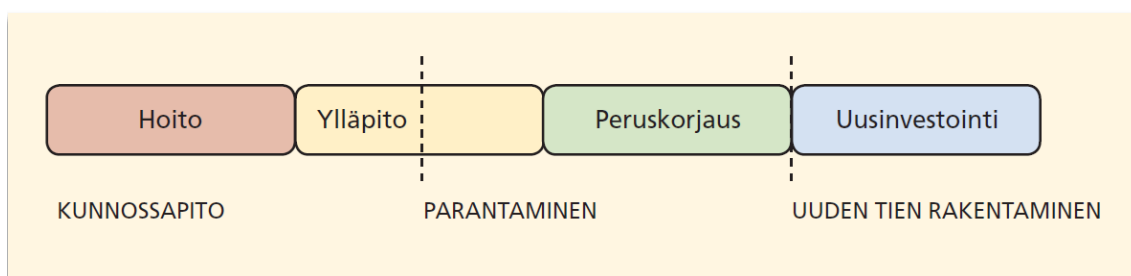
Suomen yhdyskuntarakenne poikkeaa suuresti muista Euroopan maista. Suomi on harvaanasuttu, mutta pinta-alaltaan laaja maa, joten täällä yksityisteiden liikenteellinen merkitys on suurempi kuin monissa muissa maissa. Tästä huolimatta Suomen yksityistieverkko on verrattain huonossa kunnossa ja korjausvelkaa on päässyt kertymään paljon.

Opinnäytetyössä selvitetään yksityisteiden kunnossapidon avustamisen periaatteita. Kunnossapitoavustusta voi saada valtiolta ja kunnilta. Kunnilla ei kuitenkaan ole velvollisuutta avustaa yksityisteiden tiekuntia, mistä johtuen avustukset vaihtelevat suuresti. Lisäksi työssä perehdytään yksityistielain uudistukseen ja pohditaan sen vaikutuksia yksityisteiden asemaan osana valtion tieverkostoa.

Opinnäytetyössä käydään läpi myös yksityistien tienpidon osittelua ja tuodaan esille muutosehdotuksia ositteluun. Esimerkkinä käytetään Limingan yksityisteitä, joiden tienpidon osittelun Limingan kunta on tilannut Plaana Oy:ltä. Työn aineistona käytetään Liikenneviraston yksityisteihin liittyviä julkaisuja, Tieyhdistyksen julkaisuja ja Limingan yksityistieprojektin materiaaleja.

2 TIEKUNNAT

Yksityistien tienpito käsittää yksityistielain mukaan tien tekemisen ja kunnossapitoon. Tien tekemisellä tarkoitetaan uuden tien rakentamista sekä olemassa olevan tien siirtämistä, levittämistä tai muuta parantamista. Muuta parantamista ovat toimenpiteet, joilla korjataan tien vaurioita tai parannetaan rakennetta. Tien kunnossapitoa ovat toimenpiteet, joilla pidetään tie nykyisessä kunnossa (kuva 1). Kunnossapito jaetaan kesä- ja talvikunnossapitoon. Kaikki kunnossapitomenot jaetaan tieosakkaille tieyksikköjen perusteella. (1, s. 9.)



KUVA 1. Yksityistien tienpito (2)

2.1 Tiekunnan muodostaminen ja hallinto

Tiekunta

Yksityistielain mukaan tiekunta perustetaan maanmittauslaitoksen yksityistietoimituksessa tai kunnan tielautakunnan toimituskokouksessa. Aloitteen tiekunnan perustamisesta tekee joko osakas yksin tai kaikki yhdessä. Myös toimitusinsinöörillä tai tielautakunnalla on oikeus perustaa tiekunta. Tiekunnan perustamisen yhteydessä osakkaat valitsevat tiekunnalle nimen ja toimielimen. Lisäksi perustamiskokouksessa voidaan päättää muun muassa pankkitilin avaamisesta ja tilin käyttöoikeuksista. (3.)

Tiekunnat voidaan jakaa toimiviin, nukkuviin ja järjestäytymättömiin tiekuntiin. Toimivassa tiekunnassa yksiköinti- ja osakastiedot ovat ajan tasalla.

Nukkuvassa tiekunnassa osakkaiden tiedot eivät ole ajan tasalla, mutta osakkaat ja yksiköinti on vahvistettu virallisessa toimituksessa. Nukkuva tiekunta saadaan toimivaksi pitämällä kokous, jossa tiekunnalle valitaan hoitokunta tai toimitsijamies sekä tarvittaessa päätetään osakasluettelon ja yksiköinnin ajantasaistamisesta. (4.)

Yksityistielaki ei edellytä, että kaikille yksityisteille perustetaan tiekunta ja tehdään yksiköinti. Tieosakkaat voivat toimia myös järjestäytymättä. Jos osakkaita on vain muutama, ei tiekunnan perustaminen ole tarpeen. Tienpitoon liittyvät asiat sovitaan tällöin usein suullisesti ja sopimus sitoo vain sopijaosapuolia. Myös järjestäytymätön tiekunta voi pitää kokouksia. Järjestäytymätön tiekunta ei voi saada valtionavustusta ELY-keskukselta, mutta kunta voi halutessaan avustaa tiekuntaa tai ottaa yksityistien kokonaan hoidettavakseen. (5.)

Yksityisteiden tienpidon osittelu

Voimassa olevan yksityistielain mukaan on tienpitovelvollisuus jaettava osakkaiden kesken sen mukaan, minkä hyödyn tien katsotaan kullekin osakkaalle tuottavan. Tiestä saatava hyöty määritellään tien käytön perusteella. Tien käyttöä kuvataan painoluvuilla, jotka on valmiiksi määriteltä Yksityisteiden tienpidon osittelun käsikirjassa. Painoluvut kuvaavat liikennelajeittain vuotuisen liikenteen keskimääräistä kokonaispainoa. Tieosakaskohtaiset tieyksiköt määritetään tonnikilometreinä. Tonnikilometrit saadaan, kun kerrotaan tieosakkaan keskimääräisen vuotuisen liikenteen kokonaispaino käytetyn matkan pituudella. (1, s. 9.)

Tieyksikköjä määritettäessä huomioon otettava matka tarkoittaa tieosakkaan yhdensuuntaista kulkumatkaa ositeltavalla tiellä. Ohjeellisiin painolukuihin on sisällytetty edestakainen matka. Joissakin tapauksissa, kuten erityisliikenteen osalta, on painoluku arvioitava tapauskohtaisesti. Tällöin painoluku määräytyy ajokertojen ja ajoneuvojen painon perusteella. Jos tietä käytetään sekä meno- että paluumatkaan, kerrotaan matkojen määrä kahdella oikean painoluvun määrittämiseksi. (1, s. 9.)

Tieosakkaan lopullinen tiemaksu saadaan, kun osakkaan tieyksiköt kerrotaan tiekunnan päättämän yhden tieyksikön hinnalla. Kunnossapitokustannusten osalta

tieyksikön hinta määräytyy tiekunnan vuosittaisen talousarvion perusteella. (1, s. 9.)

Toimielimet ja tehtävät

Tiekunnan osakkaat valitsevat joukostaan hoitokunnan tai toimitsijamiehen. Hoitokunnassa tulee olla 3 jäsentä ja 2 varajäsentä. Hoitokunta valitsee keskuudestaan puheenjohtajan ja varapuheenjohtajan. Lisäksi tiekunnan osakkaat valitsevat kaksi tilintarkastajaa tai toiminnantarkastajaa. Jos tiekunta päätyy valitsemaan toimitsijamiehen, hänelle tulee valita myös varamies. Hoitokunnan tai toimitsijamiehen toimikausi saa kestää enintään neljä vuotta, minkä jälkeen järjestetään uusi valinta. Tiekunta voi kuitenkin valita saman hoitokunnan tai toimitsijamiehen uudelleen. Hoitokunnan jäsen tai toimitsijamies voidaan vapauttaa tehtävästään kesken toimikauden. Henkilövalintojen edellytyksenä on, että valittu henkilö suostuu tehtävään. Tarvittaessa hallinnollisiin tehtäviin voidaan valita myös ulkopuolinen henkilö. (3.)

Toimitsijamies tai hoitokunta valmistelee tiekunnan kokouksessa päätettävät asiat, sekä huolehtii kokousten koollekutsumisesta ja kokouksen järjestelyistä. Lisäksi huolehdittaviin asioihin kuuluu kokouksessa päätettyjen asioiden täytäntöönpano sekä edustusvelvollisuus tuomioistuimessa ja viranomaisien luona ja muutoinkin. Hoitokunta tai toimitsijamies ilmoittaa myös muutokset yhteystiedoissa Maanmittauslaitokselle, kuntaan, ELY-keskukseen ja pankkiin. (3.)

Toimitsijamiehen tai hoitokunnan tehtäviin kuuluvat taloudenhoito ja kirjanpito. Tiekunta on kirjanpitovelvollinen. Tämä tarkoittaa sitä, että tositteet, kirjeenvaihto, pöytäkirjat ja muut kirjanpitoon liittyvä aineisto on säilytettävä kuusi vuotta. Tasekirjat ja muut kirjanpitokirjat on säilytettävä kymmenen vuotta. Kuitenkin mieluiten kirjanpito tulee säilyttää pysyvästi. Tilinpäätös on saatava valmiiksi ja tarkastettavaksi neljän kuukauden kuluessa jokaisen tilikauden päättymisestä. Kuvassa 2 on esitetty aktiivisesti toimivan tiekunnan vuosikello. (3.)

Aktiivisesti toimivan tiekunnan vuosikello



KUVA 2. Aktiivisesti toimivan tiekunnan vuosikello (6)

Maksuunpanoluettelo on oleellinen osa tiekuntien kirjanpitoa. Se koskee tie- ja käyttömaksuja. Ehdotus maksuunpanoluettelosta tulee olla nähtävillä 14 päivää ennen tiekunnan kokousta ja sen voi lähettää kokouskutsun mukana. Maksuunpanoluettelosta selviää kunkin tieosakkaan tiemaksun suuruus ja koottavien tiemaksujen yhteismäärä. Lisäksi siitä nähdään erilaisten käyttömaksujen suuruus ja maksujen ajankohta. Ulosotto tapahtuu lain mukaisesti vahvistetun maksuunpanoluettelon perusteella. (3.)

Nykyään tiekunnat voivat ostaa tieisännöitsijöiltä yksityistien tienpitoon liittyviä palveluja. Tieisännöitsijä voi toimia tiekunnan toimitsijamiehenä ja tiekunnan hoitokunnan asiantuntijana, tehdä tieyksiköinnin ja käyttömaksulaskelmat, huolehtia tiemaksujen maksatuksesta ja perinnästä, järjestää tiekunnan kokouksia, suunnitella perusparannushankkeita ja valvoa niitä. Lisäksi tieisännöitsijä voi kilpailuttaa tiekuntien yhteisiä hankintoja ja organisoida tiekuntien muita hankkeita. Muita tieisännöitsijän tarjoamia palveluja ovat mm. yksityistietoimitusten valmistelu, avustusasioden valmistelua ja tiekuntien neuvontapalvelut. (7.)

2.2 Tiekunnan kokous

Tiekunnan kokous tulisi järjestää vuosittain. Kokous on kuitenkin järjestettävä vähintään joka neljäs vuosi. Kokouksen koollekutsujana toimii hoitokunnan puheenjohtaja, toimitsijamies tai jommankumman varahenkilö. Hilikka Piippo esitelmöi Yksityisteiden hallinnosta seuraavasti: ”Jos koollekutsuja laiminlyö velvollisuutensa kutsua kokous koolle, voi tielautakunta tieosakkaan hakemuksesta oikeuttaa hakijan kutsumaan kokouksen koolle.” (3.)

Tiekunnan kokouskutsu (liite 1) tulee lähettää kirjeitse tieosakkaille tai vaihtoehtoisesti voidaan ilmoittaa paikkakunnalla yleisesti ilmestyvässä lehdessä kokouksesta ja lähettää kutsukirje toisilla paikkakunnilla asuville tieosakkaille. Kutsu tulee lähettää vähintään 14 päivää ennen kokousta. Kutsussa tulee ilmetä kokouksen aika, paikka ja muut tärkeät kokoukseen liittyvät asiat. Myös asialista on hyvä liittää kutsukirjeeseen. Jos pidetään ylimääräinen kokous, on kutsussa ilmentävä kaikki käsiteltävät asiat. (3.)

Tieosakkaat päättävät tiekunnan kokouksessa tienpidosta ja muun muassa seuraavista asioista:

- tieoikeuden tai tien käyttöoikeuden myöntäminen
- tieyksiköt sekä käyttömaksut tai niiden perusteet ja käyttömaksusopimukset
- rakentamiskorvausten periminen
- varainhoitokauden pituus
- talousarvio ja maksuunpanoluettelon vahvistaminen
- rahalainan ottaminen
- tiekunnan tiehen liittyvän tien ottaminen hoidettavaksi.

Tiekunnan kokouksessa päätettäviin asioihin kuuluvat myös toimielin- ja henkilövalinnat. Tiekunnan kokouksella on valta päättää toimieliimen muuttamisesta toiseksi. Lisäksi tilinpäätöksen hyväksyminen ja tilintarkastajien valinta ovat osa päätösvaltaa. Kokous voi myös antaa ohjeita toimitsijamiehelle tai hoitokunnalle sekä päättää pysyvän liikennemerkkin tai liikenteenohjauslaitteen asettamisesta. Viimeksi mainittu vaatii kuitenkin kunnan suostumuksen. (3.)

Hilkka Piipon esitelmässä Yksityisteiden hallinnosta todetaan, että tiekunnan kokous ei voi päättää tieosakkaan tieoikeuden yksipuolisesta lakkauttamisesta tai tiekunnan tien lakkauttamisesta, tiekunnan perustamisesta, lakkauttamisesta, tiekuntien yhdistämisestä tai erottamisesta. Se ei voi myöskään liittää tai erottaa tieosia eikä päättää tien paikkaa tai leveyttä koskevista epäselvyyksistä. Tie-kunta ei voi päättää erilaisten korvausten suuruudesta, ellei asiasta päästä sopi-mukseen. Puiden ja oksien poistaminen tiealueen ulkopuolelta ei kuulu tiekuntien valtuuksiin. Myös pysyvien liikennemerkkien sijoittamiseen tarvitaan kunnan suostumus. (3.)

3 YKSITYISTEIDEN VALTIONAVUSTUKSET

3.1 Avustuskelpoisuus

Tiekunta voi hakea valtion tukea yksityistien parantamishankkeeseen. Yksityistien parantamisella tarkoitetaan suurempia kunnostustoimenpiteitä sekä tien tai sillan laajempaa peruskorjausta. Tuen saaminen edellyttää, että tie on valtionavustuskelpoinen. Avustuskelpoisuus selvitetään avustushakemuksen käsittelyn yhteydessä. Valtionavustuskelpoinen tie täyttää Elinkeino-, Liikenne- ja Ympäristökeskuksen mukaan seuraavat ehdot:

- Tie on autolla ajokelpoinen.
- Tielle on perustettu tiekunta.
- Tiellä on huomattava liikenteellinen merkitys paikkakunnalle tai se on tarpeellinen pysyvän asutuksen pääsytienä vähintään yhden kilometrin matkalla ja sen vaikutuspiiriin kuuluu vähintään kolme pysyvästi asuttua taloutta. (8.)

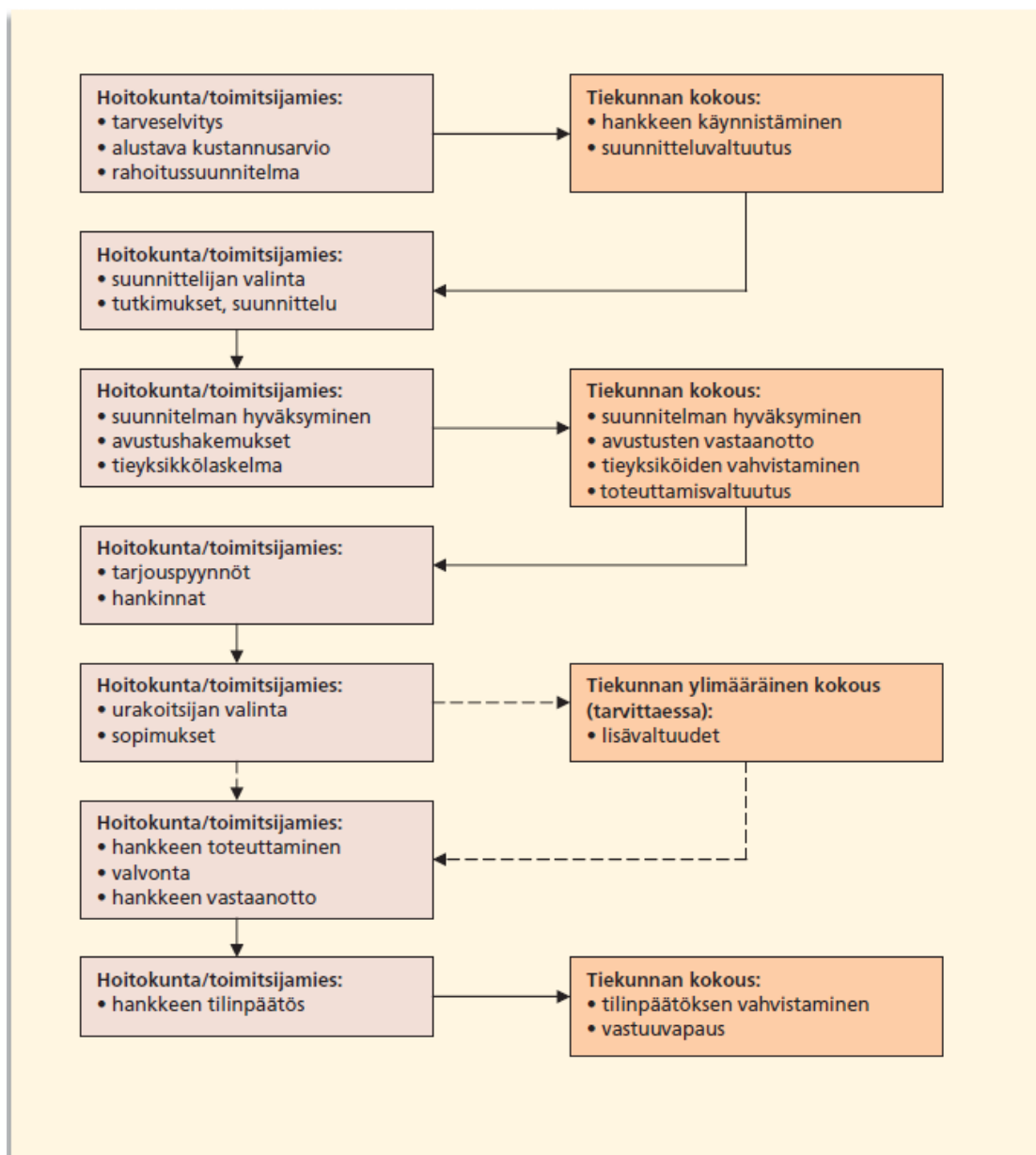
ELY-keskuksen mukaan tie ei ole valtionavustuskelpoinen, jos se on pelkästään maa- tai metsätalouden käytössä. Yksityistie ei ole valtionapukelpoinen, jos se johtaa pelkästään vapaa-ajan asuntoihin tai se on asemakaava-alueella pois lukien ranta-asemakaavat. (8.)

3.2 Avustuksen hakeminen

Päätös valtionavustuksen hakemisesta tehdään tiekunnan kokouksessa. Kokouksessa tiekunta voi valtuuttaa toimitelimen hoitamaan koko suunnittelu-, avustushakemus- ja toteuttamisprosessin. (9, s. 26.)

Liikenneviraston ohjeiden mukaan valtionavustuksen hakemiselle ei ole olemassa määräaikaa. Suosituksena on kuitenkin tehdä avustushakemus viimeistään kesäkaudella ennen suunniteltua töiden toteutusvuotta, jotta tarvittavat maastokäynnit ja -tarkastukset voidaan tehdä ennen talvikautta. (9, s. 26.)

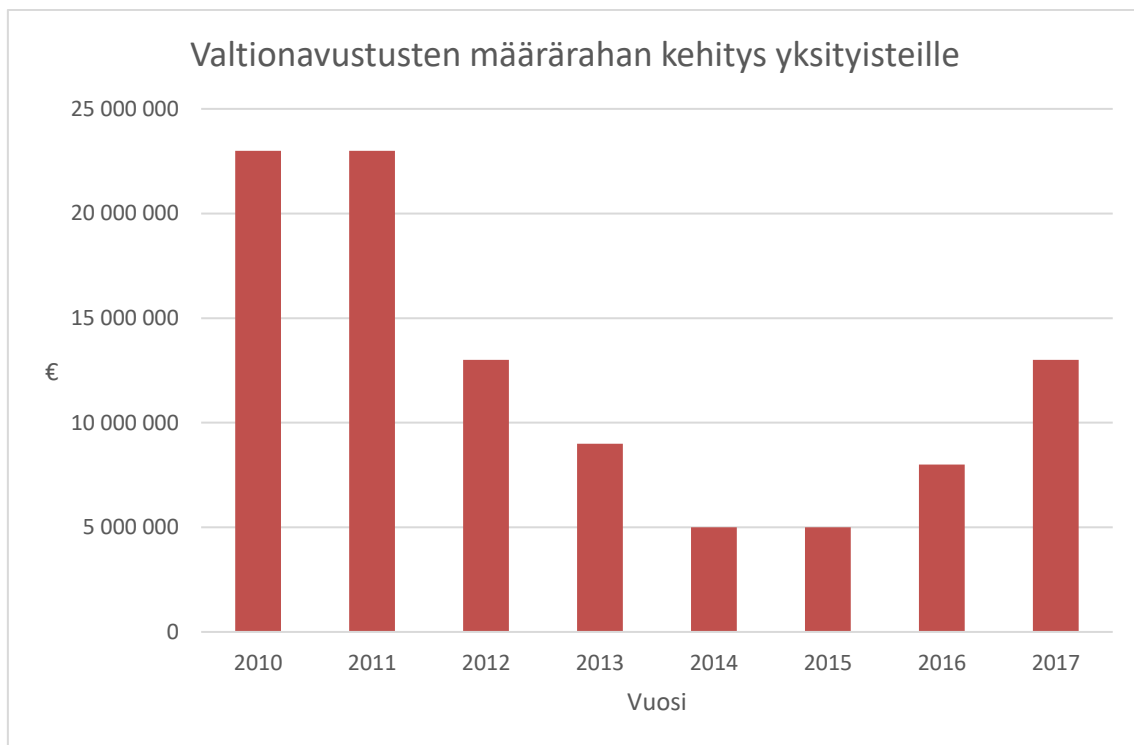
Avustushakemus tehdään Yksityisen tien parantamisen valtionavustus -lomakkeella. Hakemukseen tulee aina liittää rekisteriote ja karttaliite, joista selviää tien vaikutusalueella sijaitseva pysyvä asutus, pöytäkirjaote tiekunnan kokouksesta, jossa päätös avustuksen hakemisesta on tehty. Lisäksi avustushakemukseen tulee liittää suunnitelma-asiakirja, josta on nähtävissä työselitys, kustannusarvio ja suunnitelmakartta. Hakemukseen voidaan myös liittää muita liitteitä, kuten aukkolausunto ja muut luvat. Kuvassa 3 on esitetty tien parantamishankkeen eteneminen. (9, s. 26-27.)



KUVA 3. Yksityistien parantamishankkeen vaiheet (2)

3.3 Määrärahat ja avustuksen suuruus

Vuosittain laadittavan valtion talousarvion hyväksymisen yhteydessä päätetään muun muassa yksityisteiden avustamiseen varattavan määrärahan suuruus. Vuonna 2016 yksityisteiden avustamisen määräraha oli 8 miljoonaa euroa. Vuonna 2017 valtionavustuksen määräraha yksityisteille nousi 13 miljoonaan euroon (kuva 4). Avustusten määrää nostettiin vuodelle 2017, jotta yksityisteiden korjausvelkaa saataisiin vähennettyä. Valtioneuvoston ohjeistuksen mukaan määräraha tulee käyttää tasa-arvoisen liikkumisen turvaamiseen sekä asutuksen ja elinkeinoelämän tarvitsemien teiden avustuksiin. (10.)



KUVA 4. Valtionavustusten määrärahan kehitys yksityisteille

Nykyisellä määrärahasolla avustuksen kysyntä ylittää huomattavasti käytettävissä olevan rahoituksen. Suomen Tieyhdistyksen Jaakko Rahjan mukaan yksityisteiden korjausvelka on satoja miljoonia euroja. (11.)

Tien parantamishankkeissa valtionavustus voi olla 50 % hyväksyttävistä arvonli-säverollisista kustannuksista. Avustusosuus voi olla myös 75 % erityisen tärke-ässä hankkeessa, kuten siltahankkeessa. Avustettavia kustannuksia ovat esi-merkiksi parantamishankkeen suunnittelu, toteutus ja valvonta. (9, s. 29.)

Valtion avustusjärjestelmä ei ole riittävän tehokas, sillä noin puolet yksityisteistä ei kuulu valtion avustusten piiriin ja käytännössä suurin osa valtion avustuksen piirissä olevista teistä jää ilman avustusta varojen puutteen, lainsäädännön ja avustusehtojen vuoksi. Avustusten määräraha suuntautuu vain tärkeimpiin ja lii-kenteellisesti merkittävimpiin kohteisiin. Valtionapua ei ole jaettu varsinaiseen yk-sitysteiden kunnossapitoon, vaikka valtion avustus ehdoissa on mahdollista saada avustusta kantavuuden parantamiseen. Lisäksi kolmen vakituisen asuk-kaan vaatimus ja tien vähimmäispituuden vaatimus rajaa monia yksityisteitä pois avustuksen piiristä. Avustusta ei myöskään myönnetä sellaiselle tiekunnan tie-osuudelle, joka on pelkästään maa- ja metsätalouskäytössä tai pelkästään va-paa-ajan asunnoille vievälle tielle. (12.)

3.4 Avustusten kohdentaminen

Valtio avustaa yksityisteiden parantamishankkeita ja päätöksen valtionavustuk-sen myöntämisestä tekee ELY-keskus. ELY-keskus valitsee avustettavat kohteet ja määrittelee myönnettävän avustuksen määrän. Avustuksen myöntämisessä noudatetaan valtionavustuslakia sekä yksityistielakia ja -asetusta. Liikenneviras-ton ohjeiden mukaan ”Avustettavia kohteita ja avustuksen suuruutta päätettäessä otetaan huomioon kohteen parantamistarve, esitetyt toimenpiteet, avustuksen tarve ja hankkeen kiireellisyys ja tärkeys.” Avustettavan hankkeen koolla ei peri-aatteessa ole alarajaa, mutta käytännössä alle 10 000 euron hankkeita ei avus-teta. (9, s.28.)

Valtion avustusten tarkoituksena on turvata yksityistieverkon kunnon säilyminen ja tieosakkaille aiheutuvan tienpitorasituksen vähentäminen. Liikenneviraston ohjeiden mukaan ”avustukseen liittyy velvollisuus sallia tien vapaa yleiskäyttö, mikä on ikään kuin korvaus avustuksesta”. (9, s. 21.)

Yksityistieasetuksessa on säädetty, minkälaisiin tarkoituksiin avustusta myönnetään. Ensisijaisesti avustusta myönnetään kohteisiin, joissa on vaarana liikennöinnin estyminen kokonaan. Yleisimmin avustushankkeet liittyvät tien ja siltöjen vauriöiden korjaamiseen. Muita avustettavia hankkeita ovat muun muassa tien kantavuuden parantaminen tai kuivatusjärjestelmän parantaminen sekä liikenneturvallisuuteen liittyvät parannukset. Avustusta uuden tien rakentamiseen, tien päällystämiseen tai valaistuksen rakentamiseen ei myönnetä. (9, s. 21.)

Kunnossapitoon liittyvät avustukset

Valtionavustusta voidaan myöntää myös parantamishankkeiden yhteydessä tehtäviin kunnostustöihin, kuten ojien ja rumpujen kunnostamiseen. Nämä ovat usein tarpeellisia tien kantavuuden parantamiseksi. Parantamishankkeen yhteydessä voidaan tehdä myös muita kunnossapitoon liittyviä töitä, kuten tien kulutuskerroksen lisääminen. (9, s. 23.)

Yksityistien tavanomaisiin vuosittaisiin kunnossapitotöihin, kuten auraukseen ja lanaukseen, avustuksia ei myönnetä. Myöskään yksittäisen parannushankkeen, kuten sillan korjauksen yhteydessä ei avusteta yksityistien normaaleja kunnossapitotöitä. (9, s. 23.)

Erityiskohteiden avustaminen

Avustuskelpoisiin erityiskohteisiin luetaan kuuluvaksi yksityistiehen kuuluvat yksityistielossit ja lautta-alukset, jäätiet ja vuosittain purettavat sillat. (9, s. 48.)

Yksityistiehen voi kuulua lauttapaikka, jossa vesistön ylitys tapahtuu lossilla tai lautalla. Lauttapaikka korvataan usein talvisin jäätiellä. Tämä ei ole kuitenkaan välttämätöntä, sillä myös muille kuin lauttapaikkaa korvaaville jääteille voidaan myöntää avustusta. Ehtona kuitenkin on, että jäätien tulee kuulua yksityistiehen. Valtionavustusta myönnetään myös muutamalle vuosittain purettavalle sillalle. Lauttapaikan ja jäätien tulee täyttää valtionapukelpoisuusehdot samalla tavalla kuin muidenkin yksityisteiden. (9, s. 48.)

Liikenneviraston mukaan erityiskohteet aiheuttavat tiekunnille merkittäviä kustannuksia, joten niiden avustamista on pidetty välttämättömänä jopa silloin, kun yksityisteille osoitetut määrärahat ovat olleet erittäin niukat. (9, s. 48)

4 KUNTIEN YKSITYISTIETUKI ERÄISSÄ ESIMERKKIKUNNISSA

4.1 Yleistä kuntien yksityistieavustuksista

Kunnat voivat vapaasti päättää, avustavatko ne yksityisteiden tienpitoa, joten kuntien avustuskäytännöt vaihtelevat suuresti. Kunta saa myös itse päättää avustuksen myöntämisen ehdoista ja käytön valvonnasta sekä yksityisen tien tekemisen tai kunnossapidon ottamisesta vastuulleen kokonaan tai osittain. Osa kunnista myöntää yksityisteille vain pientä rahallista avustusta. (13.)

Osa yksityisteistä on kuntien hoidettavana hoitosopimuksella. Sopimus voi kattaa kaikki kunnossapitotyöt tai vain osan niistä, kuten talvikunnossapidon. Kunnilla on käytössään erilaisia kunnossapitoluokituksia. Nämä kunnossapitoluokitukset perustuvat yleensä arvioituihin liikennemääriin ja tieosakasjakaumaan. Avustettavien teiden valinta ja määrittely tehdään pääasiassa määrärahojen perusteella eikä siihen vaikuta tieosakkaiden liikennetarpeet tai tienpidolliset perusteet. (14, s. 8.)

Kunnat vastaavat maankäytön suunnittelusta ja ohjauksesta myös haja-asutusalueilla, joten ne ovat periaatteessa jollain tasolla vastuussa myös liikenneverkosta. Kuntien avustusten perusteena tulisi olla tienpitokustannusten tasapuolisuuden turvaaminen haja-asutus- ja taajama-alueille. (15, s. 5.)

4.2 Yksityisteiden avustaminen Oulussa

Oulun kaupunki tukee yksityisteiden tiekuntia talviaurauksella. Auraukseen ei sisälly polanteiden poistoa eikä hiekoitusta. Aurausavustusta haetaan kirjallisella hakemuksella. Ehtona aurausavustukselle on se, että aurattavan tien tulee olla vähintään 50 metrin pituinen yleiseltä tieltä pihapiiriin mitattuna. Tämän aurausavustuksen piiriin kuului vuonna 2015 noin 600 kilometriä yksityisteitä. Kaiken kaikkiaan kaupungin arvion mukaan yksityisteitä on noin 1 360 kilometriä. (16.)

Erityiskohteisiin Oulun kaupunki myöntää myös raha-avustusta. Edellytyksenä on, että yksityistiellä on laaja liikenteellinen merkitys. Esimerkiksi runsas läpiajo-

liikenne tai yksityistien varrella sijaitseva koulu tai tien läpi kulkeva linja-autoliikenne tekee tiestä avustuskelpoisen. Vuonna 2016 Oulun kaupunki käytti 600 000 euroa yksityisteiden valaistukseen, auraukseen ja erityiskohteisiin. (16.)

Yksityisteiden perusparantamishankkeita Oulun kaupunki tukee myös harkinnanvaraisen määrärahan sallimissa rajoissa. Tukea myönnetään pääasiassa valtionavustuskelpoisille tiekunnille ja se kattaa enintään 20 prosenttia ELY-keskuksen hyväksymistä kustannuksista. Tiekunnat, jotka eivät ole valtionapukelpoisia, voivat myös saada tukea Oulun kaupungilta. Tämä tuki kattaa enintään 50 prosenttia hankkeen kustannuksista. Perusparannuksiin käytettävä määräraha on noin 100 000 euroa/vuosi. (16.)

4.3 Yksityisteiden avustaminen Limingassa

Limingan kunnassa osa yksityisteistä on kunnan hoidossa ja osa tiekuntien hoidossa. Kunnossapitosopimuksiin perustuen Limingan kunnan avustusten piirissä on tällä hetkellä 23 yksityisteiden tiekuntaa. Kunnalla on hoidossaan noin 45 kilometriä yksityisteitä. Kunnossapitosopimukset on solmittu aikana, jolloin valtio tuki myös yksityisteiden hoitoa vuosittaisilla kunnossapitoavustuksilla. Vuosikustannukset kunnan kunnossapitämistä yksityisteistä ovat noin 100 000 euroa/vuosi. Lisäksi Limingan kunta tarjoaa halukkaille talouksille maksullista talviaurauspalvelua. Tämän palvelun piirissä on noin 240 taloutta ja se kattaa noin 34 kilometriä yksityistietä. Palvelusta on peritty maksua, joka on 150 euroa/talous/vuosi. Aurauspalvelun vuosikustannus on noussut noin 80 000 euroon. Palvelumaksut ovat kattaneet tästä summasta hieman alle puolet. (16.)

4.4 Yksityisteiden avustaminen muutamissa muissa kunnissa

Tyrnävän kunta

Lukuun 4.4 on koottu tietoja joidenkin muiden kuntien tukijärjestelmistä. Tyrnävän kunta myöntää vuodessa yksityistietukea tiekunnille noin 120 000 euroa. Kunta avustaa valtionapukelpoisia yksityisteitä kesä- ja talvikunnossapidossa. Tyrnävän kunta on tehnyt kunnossapitosopimuksia 30 tiekunnan kanssa, ja näiden yksityisteiden pituus on yhteensä 96 kilometriä. (16.)

Lumijoen kunta

Lumijoen kunta tukee yksityisteiden kunnossapitoa noin 20 000 eurolla vuosittain. Tuki kohdistuu valtionapukelpoisiin yksityisteihin, joiden varrella on vakituista asutusta. Käytännössä tuki sisältää auraspalvelua talvisin ja lanausta ja niittoa kesäisin. (16.)

Kempeleen kunta

Kempeleen kunnan myöntämä tuki yksityisteille vuonna 2013 oli noin 67 000 euroa. Kempeleen kunta on laatinut tiepoliittisen ohjelman, jonka mukaan kunta jatkaa kunnossapitoa sopimusten mukaisesti niiden yksityisteiden osalta, joilla on huomattava merkitys liikenteellisesti. Näiden teiden yhteispituus on 28 kilometriä. Lisäksi kunta auraa asuintaloihin meneviä teitä. Tiepoliittisen ohjelman mukaan Kempeleen kunta perii osakkailta aurasmaksua, jonka tavoitteena on kattaa aurasesta aiheutuneet kustannukset. Kunta kannustaa yksityisteiden varrella asuvia perustamaan tiekuntia ja hoitamaan tienpidon, kuten tiekunnan kuuluu. (16.)

Muhoksen kunta

Muhoksen kunta tukee yksityisteitä vuosittain 50 000 eurolla. Tuki on pääasiassa auraspalvelua, joka keskittyy vakituisen asumisen teihin. Määrärahan puitteissa voidaan kuitenkin myöntää tukea myös perusparannushankkeille. Tie kuntien omavastuu tiestä on 300 metriä. Aurasavustuksen piiriin kuuluu 111 kilometriä yksityisteitä. Kunta on myös tehnyt kunnossapitosopimuksia liikenteellisesti merkittävien yksityisteiden kanssa, joita on 10 kilometriä kunnan alueella. (16.)

Utajärven kunta

Limingan kunnan yksityistiepoliittisen ohjelman mukaan Utajärven kunta on luopunut muutamia vuosia sitten entisten valtionapukelpoisten teiden kunnossapitosopimuksista. Nämä tiet käsittivät 85 kilometriä ja 25 tiekuntaa. Kunta sitoutui tukemaan tiekuntien järjestäytymisen elvyttämistä, perusparannussuunnitelmien laadintaa ja perusparannusta. Käytännössä kunta siis organisoii tiekuntien uudelleenjärjestäytymisen. Alkuvaikeuksien jälkeen tiekunnat järjestäytyivät ja alkoivat

toimia, kuten yksityistielaisissa määrätään. Yksityisteiden kunto oli kunnan kunnossapidosta huolimatta välttävä. Näin ollen suurin osa tiekunnista päätti teettää ja toteuttaa yksityisteiden perusparannussuunnitelman. Parannushankkeisiin saatiin tukea ELY-keskukselta tai niihin käytettiin KEMERA-varoja, jotka käsittivät noin puolet kustannuksista. Tämän lisäksi kunta myönsi perusparannuskohteisiin tukea noin 5-20 % kustannuksista tapauskohtaisesti. Tällä hetkellä Utajärven kunta tukee pysyvän asutuksen talviaurausta noin 35 000 eurolla vuodessa. (16.)

5 YKSITYISTEIDEN TIENPIDON OSITTELU – LIMINKA

Opinnäytetyö toteutettiin Limingan kunnan yksityisteiden tiekuntien aktivointi-hankkeen yhteydessä. Tavoitteena oli herätellä nukkuvat tiekunnat takaisin toimintaan ja opastaa tiekuntia yksityisteiden ylläpidossa sekä saada tiekunnat toimimaan yksityistielain mukaisesti. Projekti suoritettiin yhteistyössä Limingan kunnan kanssa.

Nykyisellään voimassaolevat kunnossapitosopimukset ovat passivoittaneet tiekuntia Limingan alueella. Olemassa olevien tiekuntien osakastiedot ja yksiköinti ajantasaistettiin. Osittelun perusteena käytettiin Maanmittauslaitoksen käsikirjaa yksityisteiden tienpidon osittelusta vuodelta 2016.

5.1 Osittelun tekeminen

Limingan kunnan yksityisteiden tiekuntien aktivointi ja yksiköinti ajantasaistaminen aloitettiin keväällä 2017 tiedotustilaisuudella, johon osallistui yksityisteiden osakkaita. Tiedotustilaisuudesta ilmoitettiin paikallisessa lehdessä ja tilaisuudessa kerrottiin, että tiekuntien yksiköt tullaan ajantasaistamaan ja tiekunnat aktivoimaan toimimaan yksityistielain edellyttämällä tavalla.

Osittelun tekeminen aloitettiin sillä, että Limingan kunnalle toimitettiin kartat, joihin oli rajattu kunkin tien vaikutusalueeseen kuuluvat kiinteistöt. Limingan kunta toimitti kiinteistöjen omistajatiedot yksiköinnin suorittajalle näiden karttojen perusteella. Näistä tiedoista selvisi omistajan/omistajien lisäksi myös kiinteistön käyttötarkoitus eli se, oliko kiinteistön alueella maatalan talouskeskus, asuinrakennus, lomarakennus, metsää, peltoa vai jotain muuta.

Ensimmäiseksi määritettiin kultakin kiinteistöltä kuljettava matka lähimpään maantiehen. Tämä toteutettiin maanmittauslaitoksen internetsivujen karttapalvelussa. Sieltä tuli ortokuvia hyödyksi käyttäen selvittää kunkin kiinteistön liittymäkyseessä olevalle yksityistielle. Lisäksi täytyi huomioida omistajatietojen perusteella, sijaitsiko talouskeskus yksityistien varrella vai ulkopuolella. Tätä tietoa tarvittiin liikennelajin selvittämiseen ja lisäksi se vaikutti myös mitattuihin matkoihin.

Seuraavaksi karttoja hyödyntäen määritettiin kiinteistöjen alueella sijaitsevien peltojen ja metsän pinta-ala ja lisäksi arvioitiin kiinteistöjen alueella sijaitsevien rakennusten käyttötarkoitus eli se, ovatko ne asumiskäytössä vai lomarakennuksia tms. Kolmannessa vaiheessa määriteltiin kullekin kiinteistölle ja metsä- tai peltopalstalle liikennelaji (taulukko 1). Talouskeskuksen ulkoinen liikenne (ULM) määritettiin maatilan pihasta lähimpään maantiehen. Asuinkiinteistön ulkoinen liikenne (ULA) ja lomarakennusten ulkoinen liikenne (ULL) määritettiin samoin kuin ULM.

Viljelmän sisäinen liikenne (SLV) mitattiin talouskeskukselta kyseessä olevalle peltopalstalle. Tässä tuli huomioida, sijaitsiko kiinteistönomistajan talouskeskus yksityistien varrella vai ulkopuolella. Jos talouskeskus sijaitsi yksityistien vaikutusalueen ulkopuolella, mitattiin matka peltopalstalta tien alkuun. Jos taas talouskeskus oli tien vaikutusalueella, mitattiin matka talouskeskukselta peltolohkolle. Viljelmän ulkoinen liikenne (ULV) mitattiin talouskeskuksesta lähimpään maantiehen, jolloin kaikille peltolohkoille ei välttämättä tullut ulkoista viljelyliikennettä ollenkaan (talouskeskus sijaitsee toisen tien varrella).

Ulkoisen metsäliikenteen (ULMe) käyttämä matka mitattiin metsälohkolta tien ulospääsyyn ja sisäisen metsäliikenteen (SLMe) käyttämä matka mitattiin metsälohkon ja asuinrakennuksen/talouskeskuksen välillä. Metsälohkon koko liikennettä (MeL) käytettiin silloin, jos ulkoisen ja sisäisen metsäliikenteen käyttämä matka oli sama, eli käytännössä talouskeskus sijaitsi kyseessä olevan yksityistien vaikutusalueen ulkopuolella.

TAULUKKO 1. Tieosakastyypit ja liikennelajit (1)

Tieosakastyyppi	Liikennelaji
Asuinkiinteistö	Asuinkiinteistön ulkoinen liikenne (ULA)
Lomakiinteistö	Lomakiinteistön ulkoinen liikenne (ULL)
Maa- ja metsätilat	<p>Talouskeskuksen ulkoinen liikenne</p> <ul style="list-style-type: none"> -asumisesta aiheutuva liikenne (ULM) -maidonkuljetus (ULMa) <p>Viljelmä</p> <ul style="list-style-type: none"> -ulkoinen liikenne (ULV) -sisäinen liikenne (SLV) <p>Metsäliikenne (MeL)</p> <ul style="list-style-type: none"> -puutavaran kuljettamisesta ym. aiheutuva ulkoinen liikenne(ULMe) -metsätöistä ym. aiheutuva sisäinen liikenne (SLMe)
Elinkeinon harjoittajat ja muut erityiskäyttäjät	Erityisliikenne (EL)

Seuraavaksi määritettiin itse painoluvut liikennelajin mukaan. Nämä painoluvut ovat Maanmittauslaitoksen yksityistien tienpidon osittelun käsikirjassa. Maatilan talouskeskuksessa sijaitseville asuinrakennuksille ja muille asuinrakennukselle käytettiin samaa painolukua. Lomarakennuksen painoluku määritetään todellisuudessa käyttötiheyden mukaan, mutta yksiköinnin yksinkertaistamiseksi kaikille lomarakennuksille laitettiin sama painoluku. Viljelyliikenteiden painoluvut vaihtelivat viljeltävän kasvin mukaan, vilja-, peruna- ja nautakarjatilojen pelloille oli kullekin oma painolukunsa. Metsäpalstojen painoluvut määritettiin Pohjois-Pohjanmaan keskimääräisen hakkuukertymän mukaan. Ulkoiselle, sisäiselle ja koko metsäliikenteelle oli kullekin omat painolukunsa. Lisäksi täytyi selvittää maito- ja lantakuljetusten määrä, sillä ne vaikuttavat tieyksiköihin.

Määritettäessä metsä- ja peltopalstojen tieyksiköitä otettiin lisäksi huomioon palstojen pinta-alat. Kullekin palstalle suuntautuvan liikenteen aiheuttama kuormitus eli palstan tieyksiköt, saatiin määritettyä kertomalla palstan pinta-ala, pelton tai metsän painoluku ja kuljettava matka keskenään. Asuinrakennuksen ja lomarakennuksen tieyksiköt saatiin kertomalla kuljettava matka Maanmittauslaitoksen ohjeessa määritellyllä käyttötarkoituksen mukaisella painoluvulla. Koska kukin asuinrakennus muodostaa yhden tarkasteluyksikön, palstojen pinta-aloja

vastaava kerroin on 1,0. Kun kiinteistön eri palstojen tieyksiköt ja mahdolliset asumisen perusteella määritellyt tieyksiköt laskettiin yhteen, saatiin kiinteistön tieyksiköt / tonnikilometrit.

Lopuksi laskettiin kaikkien yksityistien vaikutusalueella sijaitsevien kiinteistöjen tieyksiköt / tonnikilometrit yhteen. Kiinteistön tonnikilometrien määrä suhteessa koko tien tonnikilometrien määrään osoittaa sen, millä osuudella ko. kiinteistön omistajan tulee osallistua yksityistien tienpitoon. Jos Limingassa jossakin vaiheessa päädytään siihen, että tiekunnat alkavat periä tiemaksuja, kunkin tiekunnan kokous tekee asiasta päätöksen.

5.2 Tie kuntien aktivointi

Loppuvuodesta 2017 Limingan kunnantalolla järjestettiin tiekunnan kokoukset tiekuntien aktivoimiseksi. Kokoukset etenivät kokouskutsun (liite 1) asialistan mukaisesti. Kokouksissa tiekunnille valittiin toimielimet ja tienpidon osittelu hyväksyttiin. Jos tieosakas oli tyytymätön hänelle määrättyihin tieyksiköihin, hän pystyi tekemään muutosesityksen. Esitykset käsiteltiin kokouksissa.

Eräässä kokouksessa keskustelua herätti muun muassa yksityistien varrella sijaitsevan kunnan virkistysalueen aiheuttama liikennesite yksityistielle. Toinen esille noussut asia oli läpikulkuliikenne, joka on joillakin teillä hyvinkin vilkasta. Lisäksi osalla teistä kulkee koululaiskuljetuksia, mikä osaltaan lisää tielle aiheutuvaa kuormitusta. Lisäksi asuinkiinteistöjen korkeat painoluvut aiheuttivat hämmennystä, sillä osa asukkaista omistaa vain henkilöauton, jolla kulkee tietä pitkin. Asuinkiinteistön painoluvussa on kuitenkin otettu huomioon jätteiden- ja postin kuljetukset sekä päivittäinen henkilöautoliikenne. Maanviljelijöille lasketut tieyksiköt herättivät myös keskustelua. Perusteena tässä käytettiin maanviljelijöiden käytössä olevaa raskasta kalustoa, joka kuluttaa tietä. Maanviljelijöiden työt ovat kuitenkin kausiluontoisia, mikä on otettu huomioon painoluvuissa ja näin ollen tieyksiköissä.

6 YKSITYISTIELAKIUUDISTUS

6.1 Uudistuksen lähtökohdat

Suomessa on yksityisteitä noin 360 000 kilometriä. Näistä 55 000 kilometriä on liikenteellisesti merkittäviä teitä, jotka ovat oikeutettuja yksityisteiden valtionavustukseen perusparannushankkeissa. Yksityisteiden varsilla asuu noin puoli miljoonaa ihmistä ja näiden teiden varsilla on myös 190 000 loma-asuntoa, joka käsittää noin 40 prosenttia koko maan mökkikannasta. Yksityisteiden varsilla asuvat ihmiset rahoittavat yksityisteiden rakentamisen ja kunnossapidon pääasiallisesti. (15, s. 2.)

Maaseudun väestörakenteen muuttuessa kaupungistumisen ja väestön ikääntymisen seurauksena on tullut tarpeelliseksi organisoida uudelleen esimerkiksi tienpidon järjestäminen, jotta tienpidon tasossa ei tapahtuisi radikaalia laskua. Lisäksi yksityisteille suunnattu rahallinen valtionapu on ollut laskusuunnassa useita vuosia. (15, s. 8.)

Yksityisteiden merkitys Suomessa on kasvusuunnassa kaupungistumisesta huolimatta. Esimerkiksi fossiilitaloudesta biotalouteen siirtyminen vaatii toimivaa yksityistieverkostoa, jotta raaka-aineiden saanti on turvattua. Näin ollen tarvitaan moderni yksityistielaki, joka huomioi käynnissä olevan yhteiskunnan muutoksen. (15, s. 8.)

6.2 Nykyinen yksityistielaki

Nykyisin voimassa oleva yksityistielaki on säädetty 1.1.1963. Hallituksen yksityistielakiesityksessä todetaan, että se on tehty aikanaan hyvin erilaiseen toimintaympäristöön ja vaikka se palveleekin edelleen yksityisteitä ja niiden varrella asuvia melko hyvin, on se kovasti uudistuksen tarpeessa. Erilaiset osauudistukset vuosien varrella ovat tehneet lain rakenteesta epäjohtonmukaisen ja epäselkeän. Nykyisellään laki ei myöskään tue riittävästi maaseudun infrastruktuurin hallinnointia. (15, s. 2.)

Hallituksen yksityistielakiesityksessä otetaan esille, että yksityisteitä koskevat säädökset olivat hajallaan eri laeissa 1950-luvulla ennen kuin nykyinen yksityistielaki säädettiin. Lisäksi lain voimaantulon aikaan suurin osa ihmisistä asui vielä haja-asutusalueilla ja pääasiallinen toimeentulolähde oli maa- ja metsätalous. Yksityistielakiin tehdyillä osauudistuksilla on yritetty pitää laki muuttuvan yhteiskuntarakenteen edellyttämällä tasolla. (15, s. 2.)

Yksityistielakiesityksessä otetaan esille, että vuosien varrella yksityistienpitoon ja tiekuntahallintoon on tehty teknisiä tarkastuksia, mutta perusmallit ovat säilyneet alkuperäisinä. Lain rakenne ja kieli eivät vastaa nykyaikaisia ohjeita. Tämän lisäksi laki sisältää paljon säädöksiä, jotka ovat jääneet kokonaan tarpeettomiksi ja joidenkin säännösten alkuperäinen tarkoitus on hämärtynyt. Nykyistä yksityistielakia ei ole otsikoitu, mikä tekee lain hahmottamisesta hankalaa. Säädöksien paikkoja on tarkoitus vaihdella lakiuudistuksen yhteydessä, jotta lain rakenteesta tulisi selkeämpi. (15, s. 2.)

6.3 Lakiuudistuksen tavoitteet

Yksityistielakiuudistuksen tavoitteena on muodostaa nykyaikainen ja selkeä yksityistielaki, joka soveltuu nyky-yhteiskuntaan. Uuden lain tarkoituksena on vähentää turhaa sääntelyä. (15, s. 9.)

Uuden lain keskeisimpiä tavoitteita on antaa tiekunnille ja niiden osakkaille enemmän päätösvaltaa, mikä helpottaisi yksityistienpitoa. Tämä kannustaa tiekuntia omatoimisuuteen ja toimeliaisuuteen. (15, s. 9.)

Esityksen toinen päätavoite on turvata pysyvän asutuksen liikenteelliset tarpeet. Samalla saadaan turvattua elinkeinoelämän kuljetukset. ”Tavoitteena on hyötyjä maksaa -periaatteen korostaminen ja yleisesti yksityisteiden rahoituksen saaminen kestäväälle pohjalle. Esityksellä pyritään kannustamaan käyttömaksujen perimiseen entistä kattavammin.” (15, s. 9.)

Lakiesityksessä kerrotaan, että uuden lain nojalla pyritään takaamaan hyvät edellytykset maaseudun infrastruktuurijärjestelmien järjestämiselle ja ylläpidolle. Lisäksi uusi laki mahdollistaa tiekunnille myös muita tehtäviä tienpidon lisäksi, ku-

ten esimerkiksi vesi- ja jätevesihuollon hoitamisen. Tavoitteena on myös sujuvoittaa lupamenettelyjä ja näin ollen edistää esimerkiksi sähköverkon rakentamista. Uudessa laissa kannustetaan myös tienpidon ammattimaiseen järjestämiseen. (15, s. 9.)

Yksityistielakiesityksen mukaan kuntien vastuuta yksityisteistä tullaan vähentämään ja näin ollen kuntien kustannuksia karsitaan 1 miljardilla eurolla. (15, s. 9.)

6.4 Uuden yksityistielain keskeiset periaatteet ja ehdotukset

Yksityistielakiesityksen mukaan uudessa yksityistielaisissa pykälät on tarkoitus otosikoida ja järjestää uudelleen lain selkeyttämiseksi. Lain rakenteesta tehdään looginen, mikä helpottaa asioiden etsimistä. Laista myös poistetaan turhia pykäläiä ja karsitaan päällekkäisyyksiä muiden lakien kanssa. Yksityistietoimituksia koskevat pykälät perustuisivat kiinteistönmuodostamislakiin. (15, s. 13.)

Lakiehdotuksen mukaan tieoikeuden käsitettä laajennettaisiin. Se sisältäisi jatkossa myös sähkö- ja viestintäjohtot, jolloin sijoituslupa tarvittaisiin vain tiekunnalta. Käytännössä tämä leventäisi hieman tiealuetta ja aiheuttaisi rasitetta kiinteistöille ja kiinteistönomistajille, mutta kiinteistönomistaja saisi korvausta maaleen aiheutuvasta rasitteesta. (15, s. 13.)

Esityksessä otetaan esille, että tiekuntien vastuuta omista päätöksistään ja toimintavoistaan halutaan lisätä, mikä helpottaa niiden toimintaa. Tämä pitää sisälleen myös esityksen siitä, että tiekunta voisi jatkossa päättää joistain asioista säännöillä toisin kuin laissa on säädetty. Tie kuntien kokouskäytäntöjä halutaan esityksen mukaan nykyaikaistaa niin, että esimerkiksi videokokouksen pitäminen on mahdollista. Lisäksi tiekunnan kokouksesta ei tarvitsisi ilmoittaa enää paikallislehdessä tai lähettämällä kirjeitse kokouskutsua jäsenille, vaan sen voisi hoitaa sähköpostin välityksellä. (15, s. 13.)

Esityksessä mahdollistetaan myös tienpidon ja hallinnoinnin vastuun siirtäminen ulkopuoliselle taholle, kuten tieisännöitsijälle tai tieosakkaiden perustamalle osuuskunnalle. (15, s. 13.)

Hallituksen yksityistielakiesityksen mukaan kuntien tehtäviä vähennetään lakkauttamalla tielautakunnat. Niiden tehtävät siirrettäisiin Maanmittauslaitoksen hoidettavaksi. Tietoimituksia esitetään kevennettäväksi tai jopa purettavaksi. Näin ollen tiekunnan voisi esimerkiksi perustaa tai lakkauttaa ilman yksityistietoimitusta. (15, s. 13-14.)

Hallituksen esityksessä eduskunnalle uudeksi yksityistielaksi todetaan, että ”Lisäksi maakunnille ja kunnille säädettäisiin mahdollisuus perustaa sovittelu- ja neuvontaelimiä.” Kuntien kiinteistönmuodostamisviranomaiset voisivat pitää jatkossa yksityistietoimituksia myös asemakaava-alueen ulkopuolella. Esityksen mukaan tämä pienentäisi tielautakuntien lakkauttamisesta syntyviä kuluja yksityishenkilöille. (15, s. 14.)

Esityksen mukaan yksityisteiden rahoituksessa korostettaisiin hyötyjä maksaa -periaatetta, jolloin tienpidon kustannukset jakautuisivat laajemmalle joukolle. Ulkopuolisten yksityisteiden käyttö olisi jatkossa lähtökohtaisesti luvanvaraista. Tie-kunta saisi rajoittaa vapaasti ulkopuolisten liikennöintiä tiellä, mikäli tie ei kuulu kunnan- tai valtionavustusten piiriin. (15, s. 14.)

Hallituksen esityksen mukaan valtio, kunta tai maakunta voitaisiin jatkossa ottaa yksityistien osakkaaksi, jolloin ne osallistuisivat tienpitokustannuksiin muiden tieosakkaiden tavoin. Näin ollen kasvatettaisiin julkisten toimijoiden vastuuta tienpidosta ja sen kustannuksista. Lisäksi esityksessä mahdollistettaisiin tien aiempien rakennuskustannusten huomioiminen käyttömaksuja jaettaessa. (15, s. 14.)

Hallituksen lakiuudistuksessa esitetään, että yksityistielain valtionavustuskriteereitä yksinkertaistetaan. Kriteereitä olisi jatkossa vain kaksi: Yksityistie on järjestäytynyt ja yksityistien tiedot ovat olemassa ja ajan tasalla. Valtionavustustehtävät siirtyisivät maakuntien hoidettavaksi. Esityksen mukaan avustuskriteerien karsimisella halutaan mahdollistaa maakunnille mahdollisimman laaja päätäntävalta avustusten määrärahan käyttämisestä alueellaan, sillä maakunnilla on tarve pitää yksityistiet hyvässä kunnossa, mikä edistää elinkeinoelämää ja pysyvää asutusta. (15, s. 14.)

6.5 Lakiuudistuksen taloudelliset vaikutukset

Hallituksen yksityistielakiesityksen mukaan kuntien tielautakuntia esitetään lakkauttavaksi. Esityksessä otetaan esille kuntaliiton tekemä kysely, jonka mukaan kuntien tielautakunnissa on suoritettu keskimäärin 8 tielautakunnan toimistusta kuntaa kohti viimeisen kolmen vuoden aikana. Vaihtelu on kuitenkin suurta. Kyselyn tulosten mukaan tielautakunnan kustannukset yksittäiselle kunnalle ovat keskimäärin noin 24 400 euroa/vuosi ja kokouspalkkiot keskimäärin 1 146 euroa/vuosi. Hallitus on arvioinut, että tielautakuntien lakkauttamisella saavutettaisiin noin 2-3 miljoonan vuosisäästöt kuntasektorille. (15, s. 15.)

Lakiesityksessä kerrotaan, että Maanmittauslaitoksen tekemän selvityksen mukaan uuden yksityistielain seurauksena Maanmittauslaitos hoitaisi noin 500 uutta yksityistietoimitusta vuosittain. Tielautakunnilta Maanmittauslaitokselle siirrettävät tehtävät ovat jo nykyään Maanmittauslaitoksessa suoritettavia lakisääteisiä tehtäviä ja toimenpiteitä, joten tehtävien siirrosta ei koituisi vaivaa Maanmittauslaitokselle. Siirrosta aiheutuvat kustannukset jäävät esityksen mukaan melko pieniksi (780 euroa/tehtävä), joten siitä ei aiheudu suuria kustannusvaikutuksia Maanmittauslaitokselle tai kansalaisille. (15, s. 15.)

Lakiehdotuksesta selviää, että maakuntauudistuksen yhteydessä yksityistielossit erotetaan teille suunnatuista avustuksista. Esityksen mukaan vuosittaisen yksityistieiden avustusmäärärahan pienentyessä ja yksityistielossien avustusten kasvassa varsinaisesti yksityisteille suuntautuva rahoitus on laskussa. Esitys kuitenkin mahdollistaisi sen, että yksityistielossit eivät enää vähentäisi yksityisteille suuntautuvaa rahoitusta. (15, s. 16.)

7 POHDINTA

Tutkittaessa valtion yksityistieavustus kohteita ja niiden jakautumista havaittiin eriarvoistumista yksityisteiden välillä. Valtion vuosittaisessa budjetissa määräraha ei riitä kattamaan yksityistiestöllä olevaa korjausvelkaa. Kuitenkin tulossa oleva yksityistielakiuudistus mahdollistaisi määrärahojen kohdentamisen yksityisteihin, sillä lakiehdotuksessa erotettaisiin lossipaikkojen avustukset yksityisteiden avustuksista. Tämä pätee vain, jos yksityisteiden ja lossien kunnossapitoon osoitettuja määrärahoja lisätään siten, että nykyiset määrärahat jäävät yksityisteille ja lossit saavat oman määrärahansa.

Kuntien yksityistietukea tutkittaessa nousivat esille tukimäärien suuret kuntakohdaiset erot. Kunnat avustavat yksityisteitä pääasiassa rahallisesti, mutta kunnittain esiintyi suuria eroja. Lisäksi osa kunnista, kuten Liminka, on tehnyt kunnossapitosopimuksia tiekuntien kanssa. Limingassa kunta on hoitanut kokonaan osan yksityisteistä, mikä paitsi rasittaa kunnan taloutta on myös epätasa-arvoista kuntalaisten kannalta. Yksityistielakiuudistuksessa otettiin esille, että kunta, maakunta tai valtio voitaisiin ottaa tiekunnan osakkaaksi, mikäli se toimillaan aiheuttaisi räsytystä tielle. Tämä olisi oikeudenmukainen ratkaisu tiekuntien kannalta ja, kuten lakiehdotuksessakin otettiin esille, se olisi rahoituksen kannalta kestävä ratkaisu.

Tuulivoimalat puuttuvat kokonaan Maanmittauslaitoksen yksityisteiden tienpidon osittelun käsikirjasta. Suurin osa tuulivoimaloista sijaitsee yksityisteiden varrella ja näin ollen huoltoliikenne niiden luokse aiheuttaa räsytystä yksityisteille. Tuulivoimaloille suuntautuvalle liikenteelle voitaisiin määrätä käyttömaksut samalla tavalla kuin jakeluyhtiöille, joille käsikirjassa on määritelty ohjeelliset käyttömaksut. Lisäksi jakeluyhtiöt voisivat ilmoittaa itse automaattisesti tien käyttöasteesta tiekunnalle, jolloin tiekuntien ei tarvitsisi arvioida tai selvittää käyttöastetta. Toinen vaihtoehto olisi määrätä käyttömaksu todellisen käytön mukaan, mikä tekisi yksityistienpidosta todenmukaisemman.

Lomarakennusten painoluvut olisi helpointa yhtenäistää, mikä helpottaisi yksiköintiä. Kesäkäyttö ja ympärivuotinen käyttö pidettäisiin siltikin erillään, mutta kesäkäytölle painolukuna voitaisiin käyttää 300 tonnia/lomakiinteistö ja ympärivuotiselle käytölle 600 tonnia/lomakiinteistö. Lisäksi varastorakennuksille, joita oli varsin monella kiinteistöllä esimerkiksi Limingan alueella, voitaisiin määrätä painoluku, sillä näille voi olla kulkua, jos niissä sijaitsee esimerkiksi metsänhoitolustoa. Tämä toki lisäisi tienpidon ositteluun liittyvää työtä, mutta tekisi lopputuloksesta todennukaisemman.

Ajoneuvojen painolukuja voisi korjata, sillä harva henkilöauto painaa enää 1 000 kg:a, mikä on tämän hetken henkilöauton massa Maanmittauslaitoksen käsikirjassa. Toisaalta taas alhainen paino kompensoi hyvin henkilöauton aiheuttamaa rasitusta verrattuna raskaampien ajoneuvojen aiheuttamaan rasitukseen. Limingan alueen tiekunnan kokouksissa hämmennystä aiheutui talouskeskusten ja asuinkiinteistöjen korkeista painoluvuista, mihin osaltaan vaikuttaisi vielä henkilöauton painoluvun nostaminen.

Läpikulkuteiden liikenteen valvominen on vaikeaa. Tien varrella asuvien osalta tienpidon osittelu ei ole ongelmallista, mutta jos suurin osa liikenteestä on ulkopuolisten aiheuttamaa läpikulkuliikennettä, voisivat tienpidon kustannukset nousta kohtuuttomiksi tiekunnan osakkaille. Tästä esimerkkinä voitaisiin käyttää Limingan kunnan alueella sijaitsevaa Oikotietä, jonka varrella sijaitsee alle 10 kiinteistöä. Tietä kuitenkin käytetään yleisesti kahden maantien väliseen läpikulkuliikenteeseen. Tällaisella tiellä läpikulkuliikenteen arvioiminen edellyttäisi määräraikkatutkimusta. Yksinkertaisinta olisi ottaa tällaiset tiet kunnan hoidettavaksi. Toinen vaihtoehto on muuttaa tällainen läpikulkutie maantieksi.

Tienpidon osittelussa voitaisiin pohtia, pitäisikö erityisliikenteen käyttömaksuista tehdä vuodenaikariippuvaisia. Etenkin voitaisiin ottaa huomioon se, onko joku erityisliikennelaji vuodenaikaan sidonnainen. Liikennöinti kuluttaa varmasti tietä vähemmän talvella sen ollessa jäässä kuin keväällä lumien sulaessa tai syksyllä sateiden heikentäessä tien kuntoa.

Yksityistielakiuudistus vaikuttaa kokonaisuudessaan hyvältä ja käytännölliseltä kokonaisuudelta. Vanhojen säädösten ja turhien päällekkäisyyksien poistamisen

johdosta laista saadaan nykyaikainen ja nykyistä yhteiskuntaa palveleva. Yksityistiet ovat ja tulevat olemaan tärkeä osa Suomen tieverkostoa, joten niiden hoitoon tulee panostaa nykyistä enemmän, sillä tällä hetkellä tieverkko on rapistumassa. Lisäksi esimerkiksi metsätalous on riippuvainen yksityistieverkon kunnosta. Yksityistieverkon kunnossapito parantaa Suomen elinkeinoelämää ja kilpailukykyä sekä kotimaassa että ulkomailla.

LÄHTEET

1. Käsikirja yksityisteiden tienpidon osittelusta. 2016. Maanmittauslaitos. Saatavissa: <https://www.maanmittauslaitos.fi/tietoa-maanmittauslaitoksesta/ajankoh-taista/lehdet-ja-julkaisut/julkaisut>. Hakupäivä 9.9.2017.
2. Hämäläinen, Esko 2010. Yksitystien parantaminen, Suunnittelun ja toteuttamisen perusteet. Saatavissa: <https://www.tieyhdistys.fi/yksitystiet/yksitystieoppaat/>. Hakupäivä 15.1.2018.
3. Piippo, Hilka 2017a. Yksitysteiden hallinnosta. PowerPoint-esitys. Yrityksen sisäisessä käytössä.
4. Piippo, Hilka 2017b. Mitä tiekunnan/osakkaan on tehtävä, jos tiekunta halutaan avustuksen piiriin? PowerPoint-esitys. Yrityksen sisäisessä käytössä.
5. Kasteenpohja, Elina. Yksitysteiden hallinnosta. Suomen Tieyhdistys. Saatavissa: http://www5.hamk.fi/arkisto/portal/page/portal/HAMKJulkisetDokumentit/Tutkimus_ ja_ kehitys/HAMKin%20hankkeet/metsapalveluyrittajan_ kasvuoh-jelma/Tiekunnan-hallinto.pdf. Hakupäivä 2.5.2018.
6. Tiekuunta tutuksi ja toimivaksi. 2010. Suomen Tieyhdistys – Maanmittauslaitos - Liikennevirasto. Saatavissa: <http://www.tieyhdistys.fi/yksitystiet/yksitystieoppaat/>. Hakupäivä 17.1.2018.
7. Levo, Risto. Tieisännöitsijöiden palveluja. Saatavissa: <http://www.tiekun-nat.fi/fi/tieisannointi-lyhyesti.html>. Hakupäivä 15.2.2018.
8. Valtionavustuskelpoisuuden hakeminen. 2018. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus. Saatavissa: <https://www.ely-keskus.fi/web/ely/valtionavustuskelpoi-suuden-hakeminen#.WWkoWOMJ7IU>. Hakupäivä 21.4.2018.
9. Liikenneviraston ohjeita 11/2016, Yksitysteiden valtionavustukset. 2016. Liikennevirasto. Saatavissa: https://julkaisut.liikennevirasto.fi/pdf8/lo_2016-11_yk-sityisteiden_valtionavustukset_web.pdf. Hakupäivä 10.10.2018.

10. Valtionavustukset yksityisteille nousivat vuodelle 2017. 2017. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus. Saatavissa: <http://www.ely-keskus.fi/web/ely/-/valtionavustukset-yksityisteille-nousivat-vuodelle-2017#.WoamBOdx1PY>. Hakupäivä 15.9.2017.
11. Suomen Tieyhdistys vaatii korjausvelan poisto-ohjelmaa yksityisteille. 2017. Raahen Seutu. Saatavissa: <https://www.raahenseutu.fi/uutiset/suomen-tieyhdistys-vaatii-korjausvelan-poistohjelmaa-yksityisteille-6.1.1186949.6f0bd71fd4>. Hakupäivä 6.5.2018.
12. Yksityisteiden avustusjärjestelmän kehittäminen. 2013. Maa- ja metsätaloustuottajain Keskusliitto. Saatavissa: https://www.mtk.fi/ajankohtaista/lausunnot/lausunnot_2013/fi_FI/lausunto_yksityisteiden_avustusjarjestelma/. Hakupäivä 15.2.2018.
13. 95 § (18.12.1995/1606). 1995. Laki yksityisistä teistä.
14. Hämäläinen, Esko — Rahja, Jaakko 2012. Yksityistien kunnossapito - Kunnossapitotöiden suunnittelun ja toteuttamisen perusteet. Saatavissa: <https://www.tieyhdistys.fi/yksityistiet/yksityistieoppaat/>. Hakupäivä 12.12.2017.
15. Luonnos 25.1.2017 Hallituksen esitys eduskunnalle yksityistieläiksi ja eräiksi siihen liittyviksi laeiksi. 2017. Suomen Hallitus.
16. Limingan kunnan yksityistiepoliittinen ohjelma. 2016. Liminka — OTSO Metsäpalvelut. Saatavissa: <http://liminka01.hosting.documenta.fi/kokous/2016557-9-1.PDF>. Hakupäivä 15.6.2017.



KOKOUSKUTSU

XXX TIEKUNNAN KOKOUS

Aika X.X.2017 klo 9.00 – 11.00
Paikka Tyrnävän kunnantalo, xxxx,

- 1 Kokouksen avaus ja työjärjestys
- 2 Kokouksen puheenjohtajan ja sihteerin, sekä pöytäkirjantarkastajien ja ääntenlaskijoiden valinta
- 3 Läsnaolijoiden ja valtakirjojen toteaminen, kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus
- 4 Kokouksen asialistan hyväksyminen
- 5 Hoitokunnan jäsenten ja varajäsenten valinta
- 6 Hoitokunnan toimikausi ja palkkiot
- 7 Tilinkäyttöoikeuksista päättäminen
- 8 Tilityksen tarkastajien valinta
- 9 Uuden tieyksikkölaskelman vahvistaminen
- 10 Pöytäkirjan nähtävilläpitopaikka ja -aika
- 11 Pöytäkirjan otteista ja jäljennöksistä perittävä maksu
- 12 Muut asiat, yleiskeskustelu
- 13 Muutoksenhakuohjeet
- 14 Kokouksen päättäminen

Allekirjoitukset

Jakelu Tiekunnan jäsenet

LIITTEET XXXX

